Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2678 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1606 de 2018

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA

Enajenación de los padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como "predio Mauá"

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de junio de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Martín Tierno.

MIEMBROS: Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida al señor secretario general de la Intendencia de Montevideo, señor Fernando Nopitsch.

La Comisión está tratando un proyecto que tiene media sanción del Senado, que es: "Terminal Fluvio-Marítima.- Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como 'Predio Mauá'".

Para tratar este tema, hemos solicitado la comparecencia de varias delegaciones, fundamentalmente de aquellas que están directamente involucradas, como el Municipio, que ya vino -asistieron el alcalde y los concejales- y la Intendencia, a efectos de conocer su punto de vista y, en ese sentido, le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR NOPITSCH (Fernando).- Apenas se presentó la iniciativa, creo que fue hace más de un año-, el ministro de Transporte y Obras Públicas nos participó de este tema. Hemos mantenido una serie de reuniones, fundamentalmente a raíz de la visita de un equipo técnico de renombre internacional, que es el equipo de Foster, que estuvo en Montevideo tres veces.

Cuando esto se planteó, la iniciativa fue presentada a nivel del Gobierno nacional.

Primero hay que aclarar que el propietario de esos terrenos es el Gobierno nacional y hay una parte portuaria que es de definición del Gobierno nacional. De lo que no hay duda es de que la construcción tiene que ver con el desarrollo de la ciudad -por eso el ministro nos integró en el trabajo- y Montevideo tiene que opinar.

Sin desmedro de ello, esta obra tiene que cumplir con las mismas normas que cualquier otra de ese porte, por lo que, en su momento, debe presentar el estudio de impacto territorial y de impacto de tránsito.

Nos parecía bien darle un destino a un terreno que está abandonado, ubicado en una zona privilegiada de Montevideo, en la que, además, la Intendencia -al igual que el Gobierno central y otros organismos- viene haciendo una inversión importante. Me refiero a que la recuperación de la Casa de Gobierno, la recuperación del Teatro Solís, la construcción en un terreno cedido por la Intendencia a la CAF -en el que estaba el Mercado Central-, hacen que esa sea una zona privilegiada, y esto es lo que está quedando en un estado de deterioro muy grande.

En la primera reunión que tuvimos -me parece que esto no es anecdótico- con este grupo técnico de Foster fuimos a conocer el terreno. Cuando llegamos había un viento sur muy importante, por lo cual las olas pegaban en el muro y el agua se iba para adentro. Quiero decir esto porque, además, pusimos una condición -y a la que el Ministerio accedió, al igual que el grupo inversor- que era respetar un trabajo que se estaba haciendo, que era el Museo del Tiempo; sobre todo, en la Administración del exintendente Ehrlich tuvo un desarrollo importante. Cuando fuimos a ver el terreno vimos que, en las condiciones actuales, era inutilizable. Por supuesto, con el proyecto cambia en la medida en que hay prevista una escollera de un metro. Ahí habrá una bahía y, por lo tanto, eso se podrá abrir definitivamente a la rambla, pero ahora es inutilizable.

Como les decía, acordamos que el Museo del Tiempo se respete. El Ministerio y la empresa estuvieron contestes en que el edificio blanco que tiene el reloj se recicle y se dé para desarrollar el Museo del Tiempo, tanto por parte del Ministerio de Educación y Cultura y como de la Intendencia.

Y, en la medida en que esto avance, nosotros nos comprometimos a formar un grupo especial de la Intendencia para trabajar en este proyecto de forma especial. Me parece que este tema amerita el tratamiento de una recuperación muy importante de una zona de Montevideo.

También quiero decir que, para mí, la presencia del equipo de Foster me parece muy importante y así como la dinámica de trabajo que nos han planteado, que consiste en hacer un anteproyecto, que se discute con los involucrados y va evolucionando en un ida y vuelta. Es decir que ellos no plantean un proyecto acabado. Por tanto, la actuación de Foster, que es una personalidad a nivel de la arquitectura mundial, para Montevideo, particularmente, significa volver a la época del desarrollo con técnicos de mucha jerarquía a nivel internacional. Así como en el siglo XIX hubo un desarrollo importante, con muchos técnicos, me parece que este también sería un aporte desde el punto de vista de la arquitectura y con un equipo técnico de renombre.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos la presencia del secretario general de la Intendencia, señor Fernando Nopitsch en la Comisión.

Hemos recibido a distintas autoridades vinculadas al tema y a los representantes de la empresa Los Cipreses, con los que estuvimos intercambiando ideas sobre la iniciativa, porque todavía no hemos visto el proyecto, sí el proyecto de ley y algunas características principales de lo que sería el desarrollo planteado en la zona de Mauá.

El señor secretario general ya se ha referido a algunas de las inquietudes que teníamos.

A nosotros nos preocupa el tema del impacto de tránsito, porque es una zona que -como bien se dijo-, está en desarrollo, que hoy ya tiene un flujo de tránsito importante en horas pico y, seguramente, va a tener más, considerando las obras que se mencionaban en la zona del Mercado Central, el edificio que está haciendo la CAF. Allí hay varios emprendimientos, hay hoteles y un tránsito importante. Si se realiza la terminal de pasajeros, naturalmente, en horas pico de llegada y salida de buques va a haber un tránsito importante. Entonces, va a ser fundamental contar con un entronque de entrada y salida de la terminal con la rambla sur que sea fluido. Naturalmente, habrá que llevar adelante obras que cambiarán el diseño actual de la zona, pero son muy importantes para esta terminal, que es una obra que, de llevarse a cabo en las condiciones de legalidad y cumpliendo con los plazos correspondientes, puede significar un aporte importante a una zona

que necesita desarrollo. Además, va a descomprimir parte de la zona portuaria. Hoy por hoy, con la actividad de cargas, se torna dificultosa la entrada y salida a la terminal de pasajeros, lo que en su momento fue una buena idea, pero quedó atrapada entre la actividad de la Armada y la actividad de carga en el puerto de Montevideo.

En otro sentido, en cuanto a la exposición del secretario general, vimos que está prevista la recuperación de la torre del reloj, tema que planteamos a la empresa cuando vino. Nos parece que desde el punto de vista patrimonial, su recuperación va a significar un aporte muy importante al acervo de nuestra ciudad. Además, ante un proyecto de esta magnitud, me parece interesante recuperarla y tenerla para los montevideanos y los turistas que accedan a esa terminal.

Básicamente, esas eran las preocupaciones que teníamos para plantear a la Intendencia. Suponemos que, en la medida en que este proyecto avance, tendremos otras reuniones y se podrá ir monitoreando el avance del proceso, de los controles y la normativa que se va a aplicar para que todo salga de la mejor manera.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Si uno mira el proyecto, verá que en el segundo punto habla del anteproyecto y menciona que lo estuvo estudiando la Intendencia. O sea que, por lo tanto, imagino que ustedes habrán visto una maqueta o imágenes de lo que está previsto.

Para mí, en particular, es importante saber que la Intendencia dio el visto bueno al anteproyecto.¿La Intendencia hizo alguna sugerencia sobre algún cambio a ese anteproyecto o ustedes lo aceptaron tal como se lo presentaron?

SEÑOR NOPITSCH (Fernando).- El problema es el mecanismo que se está usando. Este es un mecanismo de iniciativa. Por lo tanto, lo que hay no es más que la idea. El proyecto va a ser objeto de un llamado a licitación y será evaluado como tal. Por tanto, no hemos evaluado el proyecto, porque no existe. Lo que hay es una iniciativa con una maqueta, que era demostrativa de lo que estaban dispuestos a hacer, sobre todo en materia portuaria, no así de la arquitectura, por lo que le estaba diciendo recién sobre lo que presentaron; lo que hicieron fue contratar un equipo de renombre internacional, como es Foster, para hacer el proyecto.

En definitiva, hoy no tenemos proyecto para evaluar. Lo que tenemos es un equipo técnico de jerarquía que está dispuesto -en la medida en que esto salga- a contratar a la empresa para presentarse.

Sin desmedro de esto, vuelvo a lo que dije antes: para tomar una decisión definitiva, sin duda, la Intendencia va a tener que contar con los estudios pertinentes, que son tres: el estudio de impacto del tránsito, el estudio del impacto territorial y el de impacto ambiental. En la medida en que esto prevé escolleras, pasar la tapa de roca y llegar a la profundidad, no hay duda de que va a requerir un estudio del impacto que tendría en corrientes de agua y, sobre todo, la interferencia que pueda tener en la playa Ramírez. Esto no es nuevo, porque hay muchos avances a nivel de estudio de esa zona. No solo la Facultad de Ingeniería la ha estudiado porque, entre otras cosas, hemos tenido mucho problemas con los vientos. Hace dos años tuvimos que gastar cerca de US$ 3.000.000 en recomponer la Rambla porque las olas levantaban las losetas como si fueran de papel. La Facultad avanzó en un estudio que tiene que ver con los rompeolas, con cómo fragmentar la ola para que cuando llega a la escollera rompa menos, etcétera. O sea que no es que no haya estudios en la materia, pero habrá que estudiar qué impactos tendría esto en ese lugar.

Por lo tanto, lo que hemos acordado con el Ministerio es que se respeta el Museo del Tiempo, reciclando este edificio histórico que tiene el reloj y que, en la medida en que esto avance y se presente el proyecto, la Intendencia hará un tratamiento especial por la magnitud de la obra, para abordar estos tres aspectos que considera vitales. Eso lo haremos una vez que avancemos en el proyecto definitivo, que será el fruto de una licitación pública que el Poder Ejecutivo va a hacer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido muy clara la exposición del señor secretario general de la Intendencia, a quien agradecemos su presencia.

Solo falta la comparecencia de la Dinama, que asistirá en unos minutos, a efectos de conocer su opinión sobre el impacto de este proyecto en la bahía de Montevideo.

Muchas gracias.

(Se retira de sala el señor secretario general de la Intendencia de Montevideo)

——Desde la Presidencia queremos plantear la visita a la obra del Antel Arena, que es tan importante para Antel, para Montevideo, como ciudad capital, y para el país. Si están de acuerdo, con la Secretaría mandaríamos una nota a la ministra de Industria, Energía y Minería, que sería derivada a la Presidencia y a la Gerencia General de Antel.

(Apoyados)

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Quiero hacer un planteo sobre la Ruta Nº 27, en el departamento de Rivera.

La semana pasada recibí reclamos por parte de vecinos de Rivera, usuarios de la Ruta Nº 27, que a través del comunicador Freddy Fernández Carranza, me hicieron llegar algunas fotos y un video que confirman el pésimo estado de esa Ruta, especialmente entre los kilómetros 20 y 35.

Su mal estado ha ocasionado serías dificultades para el tránsito de todo tipo de vehículos, al punto de que algunos terminaron afuera de ella y un camión quedó empantanado, generando una limitación aún mayor para el tráfico.

Solicito que esta Comisión interceda ante el ministro de Transporte y Obras Públicas, solicitándole que realice las acciones pertinentes frente a la empresa contratada para reparar la Ruta, a fin de que asegure su estado transitable, como lo exige el contrato vigente.

También quería pedir el apoyo a la Comisión para llevar adelante esta gestión y dar respuesta al planteo de estos vecinos, dado que por ahí transitan escolares, productores, comerciantes, vecinos y ambulancias. Se imaginan que cada vez que queda empantanado un camión, se dificulta aún más el tránsito de vehículos de menor tamaño.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recibimos la nota y las fotos que el diputado Ayala va a dejar a la Comisión y haremos las tratativas pertinentes con el ministro de Transporte y Obras Públicas y el Director Nacional de Vialidad sobre el planteamiento que realizó.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a sala una delegación del Área de Evaluación de Impacto Ambiental de la Dinama)

——La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación del Área Evaluación de Impacto Ambiental de la Dinama, integrada por la señora Rosario Lucas, gerente, y por el señor Luis Anastasía, director.

La Comisión está tratando un proyecto de ley que tiene media sanción del Senado, sobre enajenación de dos padrones en la rambla costanera, con el fin de construir una terminal fluviomarítima. Los integrantes de la Comisión solicitaron recibir a las autoridades de la Dinama, para que nos dieran su punto de vista sobre el estudio de impacto ambiental y el proyecto en general.

SEÑORA LUCAS (Rosario).- El conocimiento que tenemos del proyecto es por la prensa. El proyecto todavía no ha sido comunicado ni presentado a la Dirección Nacional de Medio Ambiente. De acuerdo con lo que establece la ley y el reglamento, este proyecto queda alcanzado por el Decreto Reglamentario Nº 349, de la ley de evaluación de impacto ambiental, y requiere su comunicación y su estudio ambiental, previo al inicio de las obras.

Reitero que hoy no tenemos conocimiento del proyecto. Cuando se comunique y lo conozcamos, empezaremos a hacer su evaluación ambiental, que requerirá un estudio de impacto ambiental que deberá presentar el proponente, como en cualquier otro proyecto. Además, tendrá sus instancias de evaluación y de participación pública, como prevé el decreto. Por ser un proyecto que se va a implantar en la ciudad de Montevideo, tendrá su interacción, una vez expuesto a la participación, con otras instituciones, en este caso con la Intendencia de Montevideo.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Nosotros vamos a estar tratando la desafectación de un predio. Luego de eso, el Parlamento ya no tendrá nada que ver. El Estado tiene sus mecanismos para seguir adelante.

La preocupación de la Comisión es comprender el proceso del organismo nacional y de la Intendencia de Montevideo, en el marco de sus competencias, para tratar un proyecto que fue presentado por iniciativa privada, cuyo procedimiento está reglamentado por ley. Las autoridades de la Dinama fueron convocadas para saber en qué momento interviene este organismo en la definición de los aspectos ambientales del proyecto.

Hasta el momento, lo que se ha planteado es que la Presidencia de la República dio visto bueno a la iniciativa privada y que comenzó el proceso. Si el Parlamento desafectara el bien, la empresa tendría que presentarse a un proceso de licitación, en el que tendría un porcentaje equis por haber mantenido la iniciativa. A partir del proyecto que elabore, los diversos organismos -la Intendencia por temas de acceso y demás, y la Dinama, por el impacto ambiental del manejo de la faja costera y de las escolleras- estudiarán y aprobarán o solicitarán modificaciones al proyecto ejecutivo, que establecerá cómo se ejecutaría la obra.

La Comisión quiere comprender el proceso y conocer los resguardos del Estado nacional porque, una vez que esto salga de aquí, el Parlamento ya no tendrá competencias. Aun aprobándose la desafectación, puede suceder que desde el punto de vista ambiental el proyecto sea inviable en ese lugar. Es bueno aclararlo para que no quede como que estamos decidiendo cosas administrativamente. En la ecuación costo- beneficio puede haber elementos de impacto ambiental tan negativos que se defina que el proyecto no es conveniente. También puede haber aspectos que lleven a que la Dinama oriente y defina cuáles son los marcos que tiene, desde el punto de vista ambiental, para llevar adelante un proyecto ejecutivo de esas características. La idea no era que esta visita fuera meramente administrativa, sino que quedara constancia del procedimiento que se debe seguir con este tipo de proyectos.

SEÑORA LUCAS (Rosario).- En cualquier iniciativa o proyecto, la instancia de la autorización ambiental corresponde cuando se tiene un proyecto ya definido. Allí se inicia la etapa que el reglamento prevé de evaluación y de toma de decisión respecto a si el proyecto es o no viable desde el punto de vista ambiental.

Este proyecto, por ser una terminal portuaria y una terminal de pasajeros -por lo que sabemos-, deberá obtener también la viabilidad ambiental de localización. Es el primer proceso establecido en el reglamento. Luego de eso, se deberá presentar el estudio de impacto ambiental correspondiente, a los efectos de la faja costera y de los aspectos ambientales, sociales -la ley así lo prevé- y de tránsito. Todo esto estará comprendido dentro del análisis ambiental; no es solamente sobre la faja costera. Si hay problemas con el tránsito o con el paisaje, serán evaluados en la instancia del trámite de autorización ambiental. Además, estarán los estudios que tengan que ver con la faja costera.

SEÑOR ANASTASÍA (Luis).- Quiero precisar una parte del proceso administrativo y técnico que mencionaba el señor diputado Óscar de los Santos y que describió la gerente Rosario Lucas.

El decreto reglamentario prevé una serie de actividades que requieren autorización ambiental previa. Esas actividades están descritas en el artículo 2º del Decreto Nº 349. El numeral 5) habla de puertos comerciales o deportivos. Todos los puertos requieren autorización ambiental previa. Si se aprueba, además tiene que contar con autorización ambiental de operación.

En este caso no es solo un puerto comercial o deportivo, sino que, como es de público conocimiento, es una terminal de pasajeros. El decreto no especifica a las terminales de pasajeros terrestres, de ómnibus o aeropuertos; solo habla de terminal de pasajeros.

Bajo ese numeral está previsto un camino administrativo distinto a la comunicación simple. Ese camino distinto es que, en esa primera etapa de comunicación del proyecto, hay que ponerlo de manifiesto público. Lo que hace el Ministerio y la parte técnica de la Dinama, que es el Área de Evaluación de Impacto, es evaluar si la información es correcta, si está completa, si cumple con la normativa. En caso afirmativo, se pone de manifiesto público durante diez días, comunicando, además, a todos los organismos involucrados.

En esos diez días, la Administración no puede expedirse por estar, precisamente, de manifiesto público. Sí puede recibir cualquier observación, sugerencia, recursos y hasta comentarios positivos. Esa información se tiene o no en cuenta, dependiendo de los comentarios que se reciban, y se continúa con el proceso de análisis

técnico del puerto. En general -no hablo en particular de este caso-, ha habido casos de proyectos que tienen que pasar por el proceso de viabilidad ambiental de localización. En casos muy particulares el Ministerio no otorga la declaración de viabilidad ambiental de localización. No quiere decir que el proyecto sea rechazado, sino que es rechazado en ese lugar y con esas características.

Si el proyecto obtiene la declaración de viabilidad ambiental de localización, se continúa el proceso, que puede ser en la misma etapa o en una siguiente, teniendo que presentar el estudio de impacto ambiental para cumplir con todos los requisitos. Por lo menos desde el punto de vista ambiental y socioambiental tenemos que asegurarnos de que no tenga impacto residual inadmisible.

Además de eso, podemos considerar como recaudo del Estado, en lo que respecta a nuestras competencias, que los puertos y las terminales de carga requieren, además, la autorización ambiental de operación, cuya renovación el decreto exige cada tres años.

Es decir que el proceso de cualquier proyecto que entra con estas características -específicamente, este proyecto de puerto y de terminal de pasajeros tiene que pasar por todos esos pasos- debe obtener la autorización ambiental previa para la etapa de construcción. Luego de la construcción tiene que gestionar la autorización ambiental de operación. En todo ese proceso hay seguimiento. En la etapa de operación van a tener que presentar informes ambientales de operación de frecuencia mínima anual, para que se verifique el buen cumplimiento y pueda renovarse la habilitación para continuar operando.

Técnicamente, no podemos opinar sobre un proyecto que no conocemos. Sabemos que, aunque sea mínimamente, deberá tener escolleras, pero no sabemos la dirección, de dónde va a venir la piedra, etcétera. Por la prensa sabemos que se piensa respetar el edificio que está declarado como monumento histórico. Ese es otro aspecto que evaluamos en las consideraciones de los proyectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos las aclaraciones. La Comisión está a punto de votar, para aprobar o no el proyecto, que ya tiene media sanción del Senado. Luego correrá por los carriles que establece la ley.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.